

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΤΗ 6 ΙΟΥΛΙΟΥ 1977 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 189

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΝΟΜΟΙ

(1)

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 635

Περὶ ἀντικαταστάσεως διατάξεών τινων τοῦ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Γλῶσσαν κειμένου τῆς διὰ τοῦ Ν.Δ. 93/4.10.1974 κυρωθείσης Συμβάσεως «περὶ Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ 1972».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ψηφισάμενοι ὁμοφώνως μετὰ τῆς Βουλῆς, ἀπεφασίσαμεν:

Ἄρθρον 1.

Τὸ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν γλῶσσαν κείμενον τῶν ὑπ' ἀριθ. 5, 6, 9, 22, 24, 27 καὶ 34 Κανόνων καὶ τῶν Παραρτημάτων Ι (παράγρ. 1, 4 καὶ 9) καὶ ΙΙΙ τῆς κυρωθείσης διὰ τοῦ Ν.Δ. 93/4.10.74 Δ. Συμβάσεως «περὶ Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ 1972», ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως:

«ΚΑΝΩΝ 5.

Ἐπιτήρησις (LOOK—OUT).

Πᾶν πλοῖον θὰ τηρῇ ἐν παντὶ χρόνῳ τὴν πρέπουσαν ὀπτικὴν καὶ ἀκουστικὴν ἐπιτήρησιν (LOOK—OUT) ὡς καὶ ἐπιτήρησιν διὰ παντὸς διαθεσίμου προσφόρου μέσου κατὰ τὰς ἐπικρατούσας περιστάσεις καὶ συνθήκας, οὕτως ὥστε νὰ ἔχῃ πλήρη ἐκτίμησιν τῆς καταστάσεως καὶ τοῦ κινδύνου συγκρούσεως.

ΚΑΝΩΝ 6.

Ἀσφαλὴς ταχύτης.

Πᾶν πλοῖον θὰ πλέῃ ἐν παντὶ χρόνῳ μετ' ἀσφαλοῦς ταχύτητος, οὕτως ὥστε νὰ δύναται νὰ λαμβάνῃ πρέποντα καὶ ἀποτελεσματικὰ μέτρα πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως καὶ νὰ ἀκινητῇ ἐντὸς τῆς ἐνδεδειγμένης διὰ τὰς ἐπικρατούσας περιστάσεις καὶ συνθήκας ἀποστάσεως. Πρὸς καθορισμὸν τῆς ἀσφαλοῦς ταχύτητος, οἱ κάτωθι παράγοντες θὰ εἶναι μεταξὺ ἐκείνων οἵτινες θὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν:

α) Ὑφ' ἁπάντων τῶν πλοίων:

(ι) ἡ κατάστασις ὁρατότητος,

(ιι) ἡ πυκνότης κυκλοφορίας περιλαμβάνουσα καὶ συγκεντρώσεις ἁλιευτικῶν πλοίων ἢ οἱωνδήποτε ἑτέρων πλοίων,

(ιιι) ἡ ἱκανότης χειρισμοῦ τοῦ πλοίου, εἰδικώτερον δὲ ἡ ἀπόστασις ἀκινητοποιήσεως καὶ ἡ ἱκανότης στροφῆς ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας,

(ιν) ἡ κατὰ τὴν νύκτα ὕπαρξις προβαλλομένου φωτὸς (ἀνταυγείας), ὡς τὸ τοιοῦτον ἐκ φώτων ξηρᾶς ἢ ἐκ τῆς ἀνακλάσεως τῶν ἰδίων του φώτων,

(ν) ἡ κατάστασις τοῦ ἀνέμου, τῆς θαλάσσης καὶ τοῦ ρεύματος, ὡς καὶ ἡ ὕπαρξις πλησίων ναυτιλιακῶν κινδύνων,

(νι) τὸ βύθισμα τοῦ πλοίου ἐν σχέσει πρὸς τὸ διατιθέμενον βάθος τοῦ ὕδατος.

β) Ἐπιπροσθέτως, ὑπὸ πλοίων μετὰ συσκευῆς RADAR ἐν λειτουργίᾳ:

(ι) τὰ χαρακτηριστικά, ἡ ἀπόδοσις καὶ οἱ περιορισμοὶ (ἀποδόσεως) τῆς συσκευῆς RADAR,

(ιι) οἱοσδήποτε περιορισμὸς ὀφειλόμενος εἰς τὴν ἐν χρήσει κλίμακα ἀποστάσεως τοῦ (RADAR),

(ιιι) ἡ ἐπίδρασις τῆς καταστάσεως τῆς θαλάσσης, τοῦ καιροῦ καὶ λοιπῶν πηγῶν παρεμβολῶν ἐπὶ τοῦ διὰ RADAR ἐντοπισμοῦ,

(ιν) κατὰ πόσον εἶναι δυνατὸν νὰ ἐντοπισθοῦν διὰ τοῦ RADAR μικρὰ πλοῖα, πάγοι καὶ ἕτερα ἐπιπλέοντα ἀντικείμενα εἰς ἐπαρκῆ ἀπόστασιν,

(v) ὁ ἀριθμός, αἱ θέσεις καὶ κινήσεις τῶν ἐντοπιζομένων διὰ τοῦ RADAR πλοίων,

(vi) ἡ πλέον ἀκριβὴς ἐκτίμησις τῆς ὁρατότητος, ἥτις εἶναι δυνατὴ ὅταν διὰ τὸν καθορισμὸν τῆς ἀποστάσεως τῶν πέριξ πλοίων ἢ λοιπῶν ἀντικειμένων χρησιμοποιῆται τὸ RADAR.

ΚΑΝΩΝ 9.

Στενοὶ Δίαυλοι.

α) Πλοῖον πλέον κατὰ μῆκος στενοῦ τινος διαύλου ἢ θαλασσίου διαδρόμου, θὰ τηρῆται πλησίον τοῦ ἐξωτερικοῦ ὁρίου τοῦ διαύλου ἢ θαλασσίου διαδρόμου ὅπερ κεῖται πρὸς τὴν δεξιάν του πλευράν, καθ' ὅσον τοῦτο εἶναι ἀσφαλὲς καὶ πρακτικῶς δυνατόν.

β) Πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 20 μέτρων ἢ ἱστιοφόρον πλοῖον δὲν θὰ παρεμποδίζῃ τὸν διάπλουν πλοίου τὸ ὁποῖον δύναται νὰ πλέῃ ἀσφαλῶς μόνον ἐντὸς στενοῦ τινος διαύλου ἢ θαλασσίου διαδρόμου.

γ) Πλοῖον ἀσχολούμενον μὲ τὴν ἁλιείαν δὲν θὰ παρεμποδίζῃ τὸν διάπλουν παντὸς ἑτέρου πλοίου ναυσιπλοοῦντος ἐντὸς στενοῦ τινος διαύλου ἢ θαλασσίου διαδρόμου.

δ) Πλοῖον δὲν θὰ διασταυρώνῃ στενόν τινα δίαυλον ἢ θαλάσσιον διάδρομον ἐὰν οὕτω πλέον παρεμποδίζῃ τὸν διάπλουν ἑτέρου πλοίου τὸ ὁποῖον δύναται νὰ πλέῃ ἀσφαλῶς μόνον ἐντὸς τοιούτου διαύλου ἢ θαλασσίου διαδρόμου. Τὸ τελευταῖον πλοῖον, ἐὰν ἀμφιβάλλῃ περὶ τῶν προθέσεων τοῦ διασταυρώνοντος πλοίου, δύναται νὰ κάμῃ χρῆσιν τοῦ καθοριζομένου εἰς τὸν Κανόνα 34 (δ) ἠχητικοῦ σήματος.

ε) (ι) Ἐντὸς στενοῦ διαύλου ἢ θαλασσίου διαδρόμου, ὅταν προσπέρασμα δύναται νὰ λάβῃ χώραν μόνον ἐφ' ὅσον τὸ καταφθανόμενον πλοῖον πρέπει νὰ χειρίσῃ ἵνα ἐπιτρέψῃ ἀσφαλῆ διέλευσιν, τὸ πλοῖον τὸ προτιθέμενον νὰ προσπεράσῃ θὰ καταστήσῃ γνωστὴν τὴν πρόθεσίν του διὰ τῆς ἐκπομπῆς (τῶν συριγμῶν) τοῦ καθοριζομένου εἰς τὸν Κανόνα 34 (γ) (ι) καταλλήλου σήματος. Τὸ καταφθανόμενον πλοῖον, ἐὰν συμφωνῇ, θὰ σημάνῃ (θὰ συρίξῃ) τὸ καθοριζόμενον εἰς τὸν Κανόνα 34 (γ) (ιι) κατάλληλον σῆμα καὶ θὰ λάβῃ μέτρα ἵνα ἐπιτρέψῃ ἀσφαλῆ διέλευσιν. Ἐὰν εὑρεθῇ ἐν ἀμφιβολίᾳ, δύναται νὰ ἐκπέμπῃ (νὰ συρίξῃ) τὰ σήματα ἅτινα καθορίζονται εἰς τὸν Κανόνα 34 (δ).

(ιι) Ὁ παρὼν Κανὼν δὲν ἀπαλλάττει τὸ καταφθάνον πλοῖον τῆς ὑποχρεώσεώς του κατὰ τὸν Κανόνα 13.

στ) Πλοῖον πλησιάζον εἰς καμπὴν ἢ περιοχὴν στενοῦ τινος διαύλου ἢ θαλασσίου διαδρόμου, ἔνθα εἶναι δυνατὸν ν' ἀποκρύπτωνται ἕτερα πλοῖα ὑπό τινος παρεμβαλλομένου ἐμποδίου, θὰ ναυσιπλοῇ μετ' ἰδιαιτέρας ἑτοιμότητος καὶ προσοχῆς καὶ ἐκπέμπῃ (συρίζῃ) τὸ καθοριζόμενον εἰς τὸν Κανόνα 34(ε) κατάλληλον σῆμα.

ζ) Οἱονδήποτε πλοῖον, ἐφ' ὅσον αἱ συνθῆκαι τῆς περιπτώσεως ἐπιτρέπουν, θὰ ἀποφεύγῃ νὰ ἀγκυροβολῇ ἐντὸς στενοῦ διαύλου.

ΚΑΝΩΝ 22.

Ὁρατότης Φανῶν.

Οἱ καθοριζόμενοι εἰς τοὺς παρόντας Κανόνας φανοὶ θὰ ἔχουν ἔντασιν ὡς καθορίζεται εἰς τὴν παράγραφον 8 τοῦ Παραρτήματος I τῶν παρόντων Κανονισμῶν, οὕτως ὥστε νὰ εἶναι ὁρατοὶ εἰς τὰς ἀκολούθους ἐλαχίστας ἀποστάσεις:

α) Εἰς πλοῖα μήκους 50 μέτρων καὶ ἄνω:

Ὁ ἐφίστιος φανὸς εἰς 6 μίλια,
Ὁ πλευρικὸς φανὸς εἰς 3 μίλια,
Ὁ φανὸς τῆς κορώνης εἰς 3 μίλια,
Ὁ φανὸς ρυμουλκήσεως εἰς 3 μίλια,
Ὁ λευκός, ἐρυθρός, πράσινος ἢ κίτρινος ὁρατὸς καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα φανὸς εἰς 3 μίλια.

β) Εἰς πλοῖα μήκους 12 μέτρων καὶ ἄνω ἀλλὰ μικροτέρου τῶν 50 μέτρων:

Ὁ ἐφίστιος φανὸς εἰς 5 μίλια, ἐκτὸς ἐκείνου τοῦ πλοίου ὅπου τὸ μῆκος του εἶναι μικρότερον τῶν 20 μέτρων, εἰς 8 μίλια,
Ὁ πλευρικὸς φανὸς εἰς 2 μίλια,
Ὁ φανὸς τῆς κορώνης εἰς 2 μίλια,
Ὁ φανὸς ρυμουλκήσεως εἰς 2 μίλια,
Ὁ λευκός, ἐρυθρός, πράσινος ἢ κίτρινος ὁρατὸς καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα φανὸς εἰς 2 μίλια.

γ) Εἰς πλοῖα μήκους μικροτέρου τῶν 12 μέτρων:

Ὁ ἐφίστιος φανὸς εἰς 2 μίλια,
Ὁ πλευρικὸς φανὸς εἰς 1 μίλιον,
Ὁ φανὸς τῆς κορώνης εἰς 2 μίλια,
Ὁ φανὸς ρυμουλκήσεως εἰς 2 μίλια,
Ὁ λευκός, ἐρυθρός, πράσινος ἢ κίτρινος ὁρατὸς καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα φανὸς εἰς 2 μίλια.

ΚΑΝΩΝ 24.

Ρυμούλκησις καὶ Ὤθησις.

α) Μηχανοκίνητον πλοῖον ὁσάκις ρυμουλκεῖ θὰ ἐπιδεικνύῃ:

(ι) Ἀντὶ τοῦ καθοριζομένου εἰς τὸν Κανόνα 23(α) (ι) φανοῦ, δύο ἐφιστίους φανοὺς πρὸς πρῶραν ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς. Ὅταν τὸ μῆκος τοῦ ρυμουλκίου, μετρούμενον ἀπὸ τῆς πρύμνης τοῦ ρυμουλκοῦντος πλοίου μέχρι τοῦ πρυμνάίου ἄκρου τοῦ ρυμουλκουμένου, ὑπερβαίνῃ τὰ 200 μέτρα, τρεῖς τοιούτους φανοὺς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς,

(ιι) Πλευρικοὺς φανούς,

(ιιι) Φανὸν τῆς κορώνης,

(ιν) Φανὸν ρυμουλκήσεως ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς ὑπεράνω τοῦ φανοῦ τῆς κορώνης,

(ν) Ὅταν τὸ μῆκος τοῦ ρυμουλκίου ὑπερβαίνῃ τὰ 200 μέτρα, ρομβοειδὲς σχῆμα εἰς τὸ καταφανέστερον μέρος.

β) Ὅταν ὠθοῦν πλοῖον καὶ πλοῖον ὠθούμενον πρὸς πρῶραν εἶναι στερεῶς συνδεδεμένα εἰς ἑνιαίαν μονάδα, θὰ θεωρῶνται ὡς ἓν μηχανοκίνητον πλοῖον καὶ ἐπιδεικνύουν τοὺς καθοριζομένους εἰς τὸν Κανόνα 23 φανούς.

γ) Μηχανοκίνητον πλοῖον ὁσάκις ὠθεῖ πρὸς πρῶραν ἢ ρυμουλκεῖ παραπλεύρως, ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως τῆς ἑνιαίας μονάδος, θὰ ἐπιδεικνύῃ:

(ι) Ἀντὶ τοῦ καθοριζομένου εἰς τὸν Κανόνα 23(α) (ι) φανοῦ, δύο ἐφιστίους φανοὺς πρὸς πρῶραν ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς,

(ιι) Πλευρικοὺς φανούς,

(ιιι) Φανὸν τῆς κορώνης.

δ) Μηχανοκίνητον πλοῖον εἰς τὸ ὁποῖον ἐφαρμόζονται αἱ παράγραφοι (α) καὶ (γ) τοῦ παρόντος Κανόνος θὰ συμμορφοῦται ἐπίσης καὶ πρὸς τὸν Κανόνα 23(α) (ιι).

ε) Πλοῖον ἢ ἀντικείμενον ρυμουλκούμενον θὰ ἐπιδεικνύῃ:

(ι) Πλευρικοὺς φανούς,

(ιι) Φανὸν τῆς κορώνης,

(ιιι) Ὅταν τὸ μῆκος τοῦ ρυμουλκίου ὑπερβαίνῃ τὰ 200 μέτρα, ρομβοειδὲς σχῆμα εἰς τὸ καταφανέστερον μέρος.

στ) Προϋποτιθεμένου ὅτι οἱοσδήποτε ἀριθμὸς πλοίων ρυμουλκουμένων παραπλεύρως ἢ ὠθουμένων καθ' ὁμάδαν θὰ φωτίζωνται ὡς ἓν πλοῖον:

(ι) Πλοῖον ὠθούμενον πρὸς πρῶραν μὴ ἀποτελοῦν μέρος ἑνιαίας τινὸς μονάδος, θὰ ἐπιδεικνύῃ εἰς τὸ πρωραῖον ἄκρον του πλευρικοὺς φανούς,

(ιι) Πλοῖον ρυμουλκούμενον παραπλεύρως θὰ ἐπιδεικνύῃ φανὸν τῆς κορώνης καὶ εἰς τὸ πρωραῖον ἄκρον του πλευρικοὺς φανούς.

ζ) Ὅπου συνεπείᾳ οἱασδήποτε ἐπαρκοῦς αἰτίας εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον δι' ἓν ρυμουλκούμενον πλοῖον ἢ ἀντικείμενον νὰ ἐπιδεικνύῃ τοὺς φανοὺς τοὺς καθοριζομένους ἐν παραγράφῳ (ε) τοῦ παρόντος Κανόνος, θὰ λαμβάνωνται πάντα τὰ δυνατὰ μέτρα πρὸς φωτισμὸν τοῦ ρυμουλκουμένου πλοίου ἢ ἀντικειμένου ἢ τοὐλάχιστον πρὸς ἐπισήμανσιν τῆς παρουσίας τοῦ ἀφώτου πλοίου ἢ ἀντικειμένου.

ΚΑΝΩΝ 27

Πλοῖα ἀκυβέρνητα ἢ πλοῖα περιωρισμένης ἱκανότητος χειρισμῶν.

α) Ἀκυβέρνητον πλοῖον θὰ ἐπιδεικνύῃ:

(ι) Δύο ὁρατοὺς καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα ἐρυθροὺς φανοὺς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς εἰς τὸ καταφανέστερον μέρος.

(ιι) Δύο σφαίρας ἢ παρόμοια σχήματα ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς εἰς τὸ καταφανέστερον μέρος.

(ιιι) Ὅταν προχωρῇ διὰ τοῦ ὕδατος, ἐπὶ πλέον τῶν καθοριζομένων ἐν τῇ παρούσῃ παραγράφῳ φανῶν, πλευρικοὺς φανοὺς καὶ φανὸν τῆς κορώνης.

β) Πλοῖον περιωρισμένης ἱκανότητος χειρισμῶν, ἐκτὸς πλοίου ἀσχολουμένου εἰς ἐπιχειρήσεις ναρκαλιείας, θὰ ἐπιδεικνύῃ:

(ι) Τρεῖς ὁρατοὺς καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα φανοὺς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς εἰς τὸ καταφανέστερον μέρος. Ὁ ἀνώτατος καὶ κατώτατος ἐκ τῶν φανῶν αὐτῶν θὰ εἶναι ἐρυθροὶ καὶ ὁ μεσαῖος θὰ εἶναι λευκός.

(ιι) Τρία σχήματα ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς εἰς τὸ καταφανέστερον μέρος.

Τὸ ἀνώτατον καὶ κατώτατον ἐκ τῶν σχημάτων αὐτῶν εἶναι σφαιρικὰ καὶ τὸ μεσαῖον ρομβοειδές,

(ιιι) Ὅταν προχωρῇ διὰ τοῦ ὕδατος, ἐφιστίους φανούς, πλευρικοὺς φανοὺς καὶ φανὸν τῆς κορώνης, ἐπὶ πλέον τῶν καθοριζομένων ἐν ὑποπαραγράφῳ (ι) φανῶν,

(ιν) Ὅταν εἶναι ἠγκυροβολημένον, ἐπὶ πλέον τῶν καθοριζομένων ἐν ὑποπαραγράφοις (ι) καὶ (ιι) φανῶν ἢ σχημάτων, τὸν καθοριζόμενον εἰς τὸν Κανόνα 30 φανὸν ἢ τοὺς φανοὺς ἢ τὸ σχῆμα.

γ) Πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς ἐπιχείρησιν ρυμουλκήσεως ἥτις καθιστᾷ τοῦτο ἀνίκανον ὅπως παρεκκλίνῃ τῆς πορείας του, ἐπὶ πλέον τῶν φανῶν ἢ σχημάτων τῶν καθοριζομένων ἐν ὑποπαραγράφοις (β) (ι) καὶ (β) (ιι) τοῦ παρόντος Κανόνος, θὰ ἐπιδεικνύῃ τοὺς καθοριζομένους εἰς τὸν Κανόνα 24(α) φανοὺς ἢ τὸ σχῆμα.

δ) Πλοῖον ἀσχολούμενον μὲ ὑποβρυχίους ἐκσκαφὰς ἢ ὑποβρυχίους ἐργασίας, ὅταν περιορίζεται ἡ ἱκανότης του νὰ χειρίσῃ, θὰ ἐπιδεικνύῃ τοὺς φανοὺς καὶ τὰ σχήματα τοὺς καθοριζομένους ἐν παραγράφῳ (β) τοῦ παρόντος Κανόνος καὶ ἐπὶ πλέον, ὅταν ὑφίσταται ἐμπόδιον, θὰ ἐπιδεικνύῃ:

(ι) Δύο ὁρατοὺς καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα ἐρυθροὺς φανοὺς ἢ δύο σφαίρας ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς πρὸς ἔνδειξιν τῆς πλευρᾶς ἐκ τῆς ὁποίας ὑφίσταται τὸ ἐμπόδιον,

(ιι) Δύο ὁρατοὺς καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα πρασίνους φανοὺς ἢ δύο ρομβοειδῆ σχήματα ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς πρὸς ἔνδειξιν τῆς πλευρᾶς ἐκ τῆς ὁποίας δύναται νὰ διέλθῃ ἕτερον πλοῖον,

(ιιι) Ὅταν προχωρῇ διὰ τοῦ ὕδατος, ἐπὶ πλέον τῶν καθοριζομένων ἐν τῇ παρούσῃ παραγράφῳ φανῶν, ἐφιστίους φανούς, πλευρικοὺς φανούς, φανὸν τῆς κορώνης,

(ιν) Πλοῖον ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἔχει ἐφαρμογὴν ἡ παροῦσα παράγραφος, ὅταν εἶναι ἠγκυροβολημένον θὰ ἐπιδεικνύῃ τοὺς φανοὺς ἢ τὰ σχήματα τοὺς καθοριζομένους ἐν ὑποπαραγράφοις (ι) καὶ (ιι) ἀντὶ τῶν καθοριζομένων εἰς τὸν Κανόνα 30 φανῶν ἢ σχήματος.

ε) Ὁσάκις τὸ μέγεθος ἑνὸς πλοίου ἀσχολουμένου μὲ καταδυτικὰς ἐργασίας καθιστᾷ πρακτικῶς ἀδύνατον τὴν ἐπίδειξιν τῶν σχημάτων τῶν καθοριζομένων ἐν παραγράφῳ (δ) τοῦ παρόντος Κανόνος, θὰ ἐπιδεικνύεται μία ἄκαμπτος σημαία παριστάνουσα τὸ γράμμα «Α» τοῦ Διεθνοῦς Κώδικος Σημάτων, εἰς ὕψος οὐχὶ μικρότερον τοῦ ἑνὸς μέτρου. Θὰ λαμβάνωνται μέτρα ἐξασφαλίζοντα ὁρατότητα καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα.

στ) Πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς ἐπιχειρήσεις ναρκαλιείας, ἐπὶ πλέον τῶν καθοριζομένων εἰς τὸν Κανόνα 23 φανῶν διὰ μηχανοκίνητον πλοῖον, θὰ ἐπιδεικνύῃ τρεῖς ὁρατοὺς καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα πρασίνους φανοὺς ἢ τρεῖς σφαίρας. Ὁ εἷς ἐκ τῶν ἀνωτέρω φανῶν ἢ σχημάτων θὰ ἐπιδεικνύεται ἐπὶ ἢ πλησίον τοῦ λαιμοῦ τοῦ πρωραίου ἱστοῦ καὶ ἀνὰ εἷς εἰς ἕκαστον τῶν ἄκρων τῆς κεραίας τοῦ πρωραίου ἱστοῦ. Οἱ ἀνωτέρω φανοὶ ἢ τὰ σχήματα δεικνύουν ὅτι εἶναι ἐπικίνδυνον δι' ἕτερον πλοῖον νὰ πλησιάσῃ ἐγγύτερον τῶν 1000 μέτρων τὴν πρύμνην ἢ τῶν 500 μέτρων ἑκατέραν τῶν πλευρῶν τοῦ ναρκαλιευτικοῦ.

ζ) Πλοῖα μήκους μικροτέρου τῶν 7 μέτρων δὲν θὰ ὑποχρεοῦνται νὰ ἐπιδεικνύουν τοὺς καθοριζομένους εἰς τὸν παρόντα Κανόνα φανούς.

η) Τὰ καθοριζόμενα εἰς τὸν παρόντα Κανόνα σήματα δὲν εἶναι σήματα πλοίων εὑρισκομένων ἐν κινδύνῳ καὶ αἰτούντων βοήθειαν. Τοιαῦτα σήματα περιέρχονται ἐν τῷ Παραρτήματι IV τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

ΚΑΝΩΝ 34.

Σήματα χειρισμῶν καὶ προειδοποιήσεως.

α) Ὅταν πλοῖα εὑρίσκωνται ἐν ὄψει ἀλλήλων, μηχανοκίνητον πλοῖον ἐν πλῷ, ὁσάκις ἐκτελεῖ χειρισμοὺς προβλεπομένους ἢ ἀπαιτουμένους ὑπὸ τῶν παρόντων Κανόνων, θὰ γνωστοποιῇ τοὺς ἐν λόγῳ χειρισμοὺς διὰ τῶν ἀκολούθων σημάτων τῆς σειρῆνος του:

Εἷς βραχὺς συριγμός, διὰ τοῦ ὁποίου νοεῖται «ἀλλάσσω τὴν πορείαν μου πρὸς τὰ δεξιά»,

Δύο βραχεῖς συριγμοί, διὰ τῶν ὁποίων νοεῖται «ἀλλάσσω τὴν πορείαν μου πρὸς τὰ ἀριστερά»,

Τρεῖς βραχεῖς συριγμοί, διὰ τῶν ὁποίων νοεῖται «ἐκτελῶ χειρισμὸν ἀναποδίσεως».

β) Οἱονδήποτε πλοῖον δύναται νὰ συμπληρώνῃ τὰ σήματα σειρῆνος τὰ καθοριζόμενα ἐν παραγράφῳ (α) τοῦ παρόντος Κανόνος διὰ φωτεινῶν σημάτων, ἐπαναλαμβανομένων καταλλήλως, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐκτελέσεως τοῦ χειρισμοῦ:

(ι) Τὰ φωτεινὰ ταῦτα σήματα θὰ ἔχουν τὰς ἀκολούθους σημασίας:

— Μία ἀναλαμπή, διὰ τῆς ὁποίας νοεῖται «ἀλλάσσω τὴν πορείαν μου πρὸς τὰ δεξιά»,

— Δύο ἀναλαμπαί, διὰ τῶν ὁποίων νοεῖται «ἀλλάσσω τὴν πορείαν μου πρὸς τὰ ἀριστερά»,

— Τρεῖς ἀναλαμπαί, διὰ τῶν ὁποίων νοεῖται «ἐκτελῶ χειρισμὸν ἀναποδίσεως».

(ιι) Ἡ διάρκεια ἑκάστης ἀναλαμπῆς θὰ εἶναι περίπου ἑνὸς δευτερολέπτου, τὸ διάλειμμα μεταξὺ ἀναλαμπῶν θὰ εἶναι περίπου ἑνὸς δευτερολέπτου καὶ τὸ διάλειμμα μεταξὺ διαδοχικῶν σημάτων δὲν θὰ εἶναι μικρότερον τῶν δέκα δευτερολέπτων.

(ιιι) Ὁ φανὸς ὁ χρησιμοποιούμενος διὰ τὸ σῆμα τοῦτο, ἐφ' ὅσον εἶναι ἐγκατεστημένος, θὰ εἶναι λευκός, ὁρατὸς καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα ἐξ ἀποστάσεως τοὐλάχιστον 5 μιλίων καὶ θὰ συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Παραρτήματος I.

γ) Ὅταν εὑρίσκωνται ἐν ὄψει ἀλλήλων ἐντὸς στενοῦ διαύλου ἢ θαλασσίου διαδρόμου:

(ι) Πλοῖον προτιθέμενον νὰ προσπεράσῃ ἕτερον, συμμορφούμενον πρὸς τὸν Κανόνα 9 (ε) (ι), θὰ γνωστοποιῇ τὴν πρόθεσίν του διὰ τῶν ἀκολούθων σημάτων τῆς σειρῆνος του:

— Δύο μακρεῖς συριγμοὶ ἀκολουθουμένων ὑφ' ἑνὸς βραχέος συριγμοῦ, διὰ τῶν ὁποίων νοεῖται «προτίθεμαι νὰ σᾶς προσπεράσω ἐκ δεξιῶν σας».

— Δύο μακρεῖς συριγμοὶ ἀκολουθουμένων ὑπὸ δύο βραχέων συριγμῶν, διὰ τῶν ὁποίων νοεῖται «προτίθεμαι νὰ σᾶς προσπεράσω ἐξ ἀριστερῶν σας».

(ιι) Πλοῖον τὸ ὁποῖον πρόκειται νὰ προσπερασθῇ, ὁσάκις ἐνεργεῖ συμφώνως πρὸς τὸν Κανόνα 9 (ε) (ι), θὰ γνωστοποιῇ τὴν συγκατάθεσίν του διὰ τοῦ ἀκολούθου σήματος τῆς σειρῆνος του:

— Εἷς μακρός, εἷς βραχύς, εἷς μακρὸς καὶ εἷς βραχὺς συριγμός, κατὰ τὴν σειρὰν ταύτην.

δ) Ὁσάκις πλοῖα εὑρισκόμενα ἐν ὄψει ἀλλήλων προσεγγίζουν ἄλληλα καὶ δι' οἱανδήποτε αἰτίαν ἑκάτερον πλοῖον παρανοεῖ τὰς προθέσεις ἢ ἐνεργείας ἑτέρου, ἢ ἀμφιβάλλει ἐὰν ἡ

ἐκτελουμένη ὑπὸ τοῦ ἑτέρου ἐνέργεια εἶναι ἐπαρκὴς πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως, τὸ εὑρισκόμενον ἐν ἀμφιβολίᾳ πλοῖον θὰ γνωστοποιῇ ἀμέσως τοιαύτην ἀμφιβολίαν διὰ τῆς ἐκπομπῆς πέντε τοὐλάχιστον βραχέων καὶ ταχέων συριγμῶν τῆς σειρῆνος. Τὸ τοιοῦτον σῆμα εἶναι δυνατὸν νὰ συμπληροῦται διὰ φωτεινοῦ σήματος πέντε τοὐλάχιστον βραχειῶν καὶ ταχειῶν ἀναλαμπῶν.

ε) Πλοῖον πλησιάζον εἰς καμπὴν ἢ περιοχὴν διαύλου ἢ θαλασσίου διαδρόμου ἔνθα εἶναι δυνατὸν ν' ἀποκρύπτωνται ἕτερα πλοῖα ὑπὸ παρεμβαλλομένου ἐμποδίου θὰ ἐκπέμπῃ ἕνα μακρὸν συριγμόν. Τοῦ τοιούτου σήματος θὰ δίδεται ἀπόκρισις δι' ἑνὸς μακροῦ συριγμοῦ ὑπὸ οἱουδήποτε προσεγγίζοντος πλοίου τὸ ὁποῖον εἶναι δυνατὸν νὰ ἀκούῃ τοῦτο πέριξ τῆς καμπῆς ἢ ὄπισθεν τοῦ παρεμβαλλομένου ἐμποδίου.

στ) Ἐὰν ὑφίστανται ἐπὶ πλοίου σειρῆνες ἐγκατεστημένες εἰς ἀπόστασιν μεταξὺ των μεγαλυτέραν τῶν 100 μέτρων, θὰ χρησιμοποιῆται μόνον μία ἐξ αὐτῶν διὰ τὴν ἐκπομπὴν σημάτων χειρισμῶν καὶ προειδοποιήσεως».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.

ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑΙ ΦΑΝΩΝ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΩΝ.

Παράγραφος Ι.

1. Ὁρισμός.

Ὁ ὅρος «ὕψος ὑπεράνω τοῦ σκάφους» σημαίνει ὑπεράνω τοῦ ἀνωτάτου συνεχοῦς καταστρώματος.

Παράγραφος 4.

4. Λεπτομέρειαι προσδιορισμοῦ θέσεως ἐνδεικτικῶν φανῶν διευθύνσεως διὰ ἁλιευτικὰ πλοῖα, βυθοκόρους καὶ πλοῖα ἀσχολούμενα μὲ ὑποβρυχίους ἐργασίας.

α) Ὁ φανὸς ὁ δεικνύων τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἐκτάματος τῶν ἐργαλείων ἀπὸ πλοῖον ἀσχολούμενον μὲ τὴν ἁλιείαν ὡς καθορίζεται εἰς τὸν Κανόνα 26 (γ) (ιι), θὰ εἶναι τοποθετημένος εἰς ὁριζοντίαν ἀπόστασιν οὐχὶ μικροτέραν τῶν 2 μέτρων καὶ οὐχὶ μεγαλυτέραν τῶν 6 μέτρων μακρὰν τῶν δύο ὁρατῶν καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα ἐρυθροῦ καὶ λευκοῦ φανῶν. Ὁ φανὸς οὗτος θὰ εἶναι τοποθετημένος οὐχὶ ὑψηλότερον τοῦ ὁρατοῦ καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα λευκοῦ φανοῦ τοῦ καθοριζομένου εἰς τὸν Κανόνα 26 (γ) (ι) καὶ οὐχὶ χαμηλότερον τῶν πλευρικῶν φανῶν.

β) Οἱ φανοὶ καὶ τὰ σχήματα ἐπὶ πλοίου ἀσχολουμένου μὲ ὑποβρυχίους ἐκσκαφὰς ἢ ὑποβρυχίους ἐργασίας πρὸς ἔνδειξιν τῆς πλευρᾶς τοῦ ἐμποδίου καὶ ἢ τῆς πλευρᾶς ἐκ τῆς ὁποίας ἡ διέλευσις εἶναι ἀσφαλής, ὡς καθορίζεται εἰς τὸν Κανόνα 27 (δ) καὶ (ιι), θὰ εἶναι τοποθετημένοι εἰς τὴν μεγίστην πρακτικῶς ὁριζοντίαν ἀπόστασιν, ἀλλ' ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει εἰς μικροτέραν τῶν 2 μέτρων, ἐκ τῶν καθοριζομένων εἰς τὸν Κανόνα 27 (β) (ι) (ιι) φανῶν ἢ σχημάτων. Ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ὁ ἀνώτερος ἐξ αὐτῶν τῶν φανῶν ἢ σχημάτων θὰ εὑρίσκεται εἰς μεγαλύτερον ὕψος τοῦ κατωτέρου τῶν τριῶν φανῶν ἢ σχημάτων τῶν καθοριζομένων εἰς τὸν Κανόνα 27 (β) (ι) καὶ (ιι).

Παράγραφος 9.

9. Ὁριζόντιοι Τομεῖς.

α). (ι) Οἱ πλευρικοὶ φανοὶ ὡς εἶναι ἐγκατεστημένοι ἐπὶ τοῦ πλοίου, δέον ὅπως ἔχουν τὴν ἐλαχίστην ἀπαιτουμένην ἔντασιν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς πρώρας. Ἡ ἔντασις δέον ὅπως ἐλαττοῦται ἵνα καταλήξῃ πρακτικῶς εἰς διακοπὴν φωτὸς μεταξὺ 1 μοίρας καὶ 3 μοιρῶν ἔξωθεν τῶν καθοριζομένων τομέων.

(ιι) Διὰ φανοὺς τῆς κορώνης καὶ ἑφιστίους φανοὺς καὶ εἰς τὰς 22,5 μοίρας πρύμνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου διὰ πλευρικοὺς φανούς, ἡ ἐλαχίστη ἀπαιτουμένη ἔντασις θὰ διατηρῆται καθ' ὅλον τὸ τόξον τοῦ ὁρίζοντος μέχρι 5 μοίρας ἔσωθεν τῶν ὁρίων τῶν τομέων τῶν καθοριζομένων εἰς τὸν Κανόνα 21. Ἀπὸ 5 μοίρας ἔσωθεν τῶν καθοριζομένων τομέων ἡ ἔντασις δύναται νὰ ἐλαττοῦται κατὰ 50% μέχρι τῶν καθοριζομένων ὁρίων, αὕτη δὲ θὰ ἐλαττοῦται σταθερῶς ἵνα καταλήξῃ πρακτικῶς εἰς διακοπὴν φωτὸς ἔξωθεν τῶν καθοριζομένων ὁρίων οὐχὶ περισσότερον τῶν 5 μοιρῶν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ.

ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑΙ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΗΧΗΤΙΚΩΝ ΣΗΜΑΤΩΝ.

1. Σειρῆνες.

α) Συχνότητες καὶ ἀκτὶς ἀκουστικότητος.

Ἡ θεμελιώδης συχνότης τοῦ σήματος κυμαίνεται μεταξὺ τῶν ὁρίων 70—700 ΗΖ.

Ἡ ἀκτὶς ἀκουστικότητος τοῦ σήματος ἀπὸ μίαν σειρῆνα θὰ ὁρίζηται ὑπὸ τῶν συχνοτήτων ἐκείνων αἱ ὁποῖαι δύνανται νὰ περιλαμβάνουν τὴν θεμελιώδη καὶ ἢ μίαν ἢ περισσοτέρας ὑψηλοτέρας συχνότητας, αἱ ὁποῖαι κυμαίνονται μεταξὺ 180—700 ΗΖ (±1%) καὶ αἱ ὁποῖαι παρέχουν τὰς στάθμας ἠχητικῆς πιέσεως τὰς καθοριζομένας εἰς τὴν κατωτέρω παράγραφον 1 (γ).

β) Ὅρια θεμελιωδῶν συχνοτήτων.

Πρὸς ἐξασφάλισιν εὐρείας ποικιλίας χαρακτηριστικῶν σειρήνων, ἡ θεμελιώδης συχνότης μιᾶς σειρῆνος θὰ κεῖται μεταξὺ τῶν ἀκολούθων ὁρίων:

(ι) 70—200 ΗΖ, διὰ πλοῖον μήκους 200 μέτρων καὶ ἄνω,

(ιι) 130—350 ΗΖ, διὰ πλοῖον μήκους 75 μέτρων ἀλλὰ μικροτέρου τῶν 200 μέτρων,

(ιιι) 250—700 ΗΖ, διὰ πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 75 μέτρων.

γ) Ἔντασις ἠχητικοῦ σήματος καὶ ἀκτὶς ἀκουστικότητος.

Σειρὴν ἐγκατεστημένη ἐπὶ πλοίου θὰ παράγῃ πρὸς τὴν διεύθυνσιν τῆς μεγίστης ἐντάσεως τῆς σειρῆνος καὶ εἰς ἀπόστασιν 1 μέτρου ἀπ' αὐτήν, στάθμην ἠχητικῆς πιέσεως εἰς μίαν ζώνην τοὐλάχιστον 1/3 ὀκτάδας κυμαινομένην μεταξὺ τῶν συχνοτήτων 180—700 ΗΖ (∓1%) ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν) οὐχὶ μικροτέρας τῶν παρεχομένων εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα ἀναλόγων τιμῶν.

Μῆκος πλοίου εἰς μέτρα	Στάθμη 1/3 ζώνης ὀκτάδας εἰς 1 μέτρον εἰς DB ἐκπεφρασμένον εἰς 2Χ10—5 Ν/Μ²	Ἀκτὶς ἀκουστικότητος εἰς ναυτικὰ μίλια
200 καὶ ἄνω	143	2
75 ἀλλὰ μικροτέρου τῶν 200	138	1,5
20 ἀλλὰ μικροτέρου τῶν 75	130	1
μικροτέρου τῶν 20	120	0,5

Ἡ ἀκτὶς ἀκουστικότητος εἰς τὸν ἀνωτέρω πίνακα εἶναι πληροφοριακὴ καὶ εἶναι ἡ κατὰ προσέγγισιν μεγίστη ἀπόστασις εἰς τὴν ὁποίαν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀκουσθῇ μία σειρὴν κατὰ τὴν πρὸς πρῷραν νοητὴν γραμμὴν αὐτῆς μετὰ πιθανότητος 90 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ὑπὸ συνθήκας νηνεμίας ἐπὶ πλοίου ἔχοντος εἰς τὰ σημεῖα ἀκροάσεως μέσην στάθμην θορύβου περιβάλλοντος (τούτου ἐκτιμωμένου εἰς 68 DB εἰς ζώνην ὀκτάβας συγκεντρουμένην εἰς 250 ΗΖ καὶ 63 DB εἰς ζώνην ὀκτάβας συγκεντρουμένην εἰς 500 ΗΖ).

Ἐν τῇ πράξει ἡ μεγίστη ἀπόστασις εἰς τὴν ὁποίαν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀκουσθῇ μία σειρὴν ποικίλλει εἰς τὸ ἔπακρον καὶ ἐξαρτᾶται αὐστηρῶς ἐκ τῶν καιρικῶν συνθηκῶν. Αἱ παρεχόμεναι τιμαὶ δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὡς ἀντιπροσωπευτικαὶ ἀλλ' ὑπὸ συνθήκας ἰσχυροῦ ἀνέμου ἢ ὑψηλῆς στάθμης θορύβου περιβάλλοντος, εἰς τὸ σημεῖον ἀκροάσεως ἡ μεγίστη ἀπόστασις εἶναι δυνατὸν νὰ ἐλαττωθῇ κατὰ πολύ.

δ) Ἰδιότητες κατευθύνσεως.

Ἡ στάθμη ἠχητικῆς πιέσεως μιᾶς σειρῆνος κατευθυνομένης δὲν θὰ εἶναι μεγαλυτέρα τῶν 4 DB κάτωθεν τῆς στάθμης ἠχητικῆς πιέσεως ἐπὶ τῆς πρὸς οἱανδήποτε διεύθυνσιν νοητῆς γραμμῆς εἰς τὸ ὁριζόντιον ἐπίπεδον ἐντὸς (±1%) 45 μοιρῶν ἀπὸ τῆς νοητῆς γραμμῆς. Ἡ στάθμη ἠχητικῆς πιέσεως

πρὸς οἱανδήποτε ἄλλην διεύθυνσιν εἰς τὸ ὁριζόντιον ἐπίπεδον δὲν θὰ εἶναι μεγαλυτέρα τῶν 10 DB κάτωθεν τῆς στάθμης ἠχητικῆς πιέσεως ἐπὶ τῆς νοητῆς γραμμῆς, οὕτως ὥστε ἡ μεγίστη ἀπόστασις πρὸς οἱανδήποτε διεύθυνσιν θὰ εἶναι τοὐλάχιστον τὸ ἥμισυ τῆς μεγίστης ἀποστάσεως κατὰ τὴν πρὸς πρῶραν νοητὴν γραμμήν. Ἡ στάθμη ἠχητικῆς πιέσεως θὰ μετρᾶται εἰς ἐκείνην τὴν ζώνην 1/3 ὀκτάβας ἥτις ὁρίζει τὴν ἀκτῖνα ἀκουστικότητος.

ε) Τοποθέτησις σειρήνων.

Ὅταν μία σειρὴν κατευθυνομένη προορίζεται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς ἡ μόνη σειρὴν ἐν τῷ πλοίῳ, θὰ ἐγκαθίσταται μετὰ τῆς μεγίστης ἐντάσεώς της κατευθυνομένης κατ' εὐθεῖαν πρὸς πρῶραν.

Μία σειρὴν θὰ τοποθετῆται ἐν τῷ πλοίῳ εἰς ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν μεγαλύτερον ὕψος, προκειμένου νὰ περιορίζεται διάλειψις τοῦ ἐκπεμπομένου ἤχου ὑπὸ ἐμποδίων καὶ ἐπίσης νὰ ἐλαττώνωνται οἱ κίνδυνοι ἀτυχημάτων ἀκοῆς εἰς τὸ προσωπικόν. Ἡ στάθμη ἠχητικῆς πιέσεως τοῦ ἰδίου τοῦ σήματος τοῦ πλοίου εἰς τὰ σημεῖα ἀκροάσεως δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ 100 DB (A).

στ) Τοποθέτησις περισσοτέρων τῆς μιᾶς σειρήνων.

Ἐφ' ὅσον σειρῆνες εἶναι ἐγκατεστημένες εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των μεγαλυτέραν τῶν 100 μέτρων, θὰ κανονίζεται οὕτως ὥστε αὗται νὰ μὴ ἠχοῦν ταυτοχρόνως.

ζ) Συστήματα συνδεδυασμένων σειρήνων.

Ἐφ' ὅσον λόγῳ ὑπάρξεως ἐμποδίων τὸ ἠχητικὸν πεδίον μιᾶς καὶ μόνης σειρῆνος ἢ μιᾶς ἐκ τῶν σειρήνων τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν ἀνωτέρω 1(στ) παράγραφον εἶναι πιθανὸν νὰ ἔχῃ μίαν ζώνην στάθμης τοῦ σήματος κατὰ πολὺ ἐλαττωμένης, συνιστᾶται ὅπως ἐγκαθίσταται σύστημα συνδεδυασμένων σειρήνων εἰς τρόπον ὥστε νὰ ὑπερνικᾶται ἡ ἐλάττωσις αὕτη. Διὰ τοὺς σκοποὺς τῶν Κανόνων σύστημά τι συνδεδυασμένων σειρήνων θεωρεῖται ὡς νὰ εἶναι μία καὶ μόνη σειρήν. Αἱ σειρῆνες συνδεδυασμένου τινὸς συστήματος θὰ τοποθετῶνται εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των οὐχὶ μεγαλυτέραν τῶν 100 μέτρων καὶ κανονίζεται ὅπως ἠχοῦν ταυτοχρόνως. Ἡ συχνότης μιᾶς οἱασδήποτε σειρῆνος θὰ διαφέρῃ ἀπὸ ἐκείνας τῶν τυχὸν ἑτέρων σειρήνων τοὐλάχιστον κατὰ 10 HZ.

2. Κώδων ἢ κύμβαλον.

α) Ἔντασις σήματος.

Κώδων ἢ κύμβαλον, ἢ ἕτερον μέσον ἔχον παρόμοια ἠχητικὰ χαρακτηριστικὰ θὰ παράγῃ στάθμην ἠχητικῆς πιέσεως οὐχὶ μικροτέραν τῶν 110 DB εἰς 1 μέτρον.

β) Κατασκευή.

Κώδωνες καὶ κύμβαλα θὰ κατασκευάζωνται ὑπὸ ἀνθεκτικοῦ εἰς τὴν διάβρωσιν ὑλικοῦ καὶ σχεδιάζωνται ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἀποδόσεως καθαροῦ τόνου. Ἡ διάμετρος τοῦ στομίου τοῦ κώδωνος δὲν θὰ εἶναι μικροτέρα τῶν 300 χιλιοστομέτρων διὰ πλοῖα μήκους 20 μέτρων καὶ ἄνω καὶ δὲν θὰ εἶναι μικροτέρα τῶν 200 χιλιοστομέτρων διὰ πλοῖα μήκους τῶν 12 ἕως 20 μέτρων. Ὅπου πρακτικῶς δυνατόν, συνιστᾶται ἠλεκτροκίνητος κροῦσις τοῦ κώδωνος πρὸς ἐξασφάλισιν σταθερᾶς ἰσχύος κρούσεως ἀλλὰ θὰ δύναται νὰ λειτουργῇ χειροκινήτως. Ἡ μᾶζα τοῦ κρουστῆρος δὲν θὰ εἶναι μικροτέρα τῶν 3 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τῆς μάζης τοῦ κώδωνος.

3. Ἀποδοχή.

Ἡ κατασκευὴ τῶν συσκευῶν ἠχητικῶν σημάτων, ἡ λειτουργία των καὶ ἐγκατάστασίς των ἐπὶ τοῦ πλοίου θὰ τυγχάνῃ τῆς ἱκανοποιήσεως τῆς ἁρμοδίας Ὑπηρεσίας τῆς Χώρας εἰς τὰ νηολόγια τῆς ὁποίας τὸ πλοῖον εἶναι ἐγγεγραμμένον.

Ἄρθρον 2.

Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος ἄρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ παρὼν νόμος ψηφισθεὶς ὑπὸ τῆς Βουλῆς καὶ παρ' Ἡμῶν σήμερον κυρωθείς, δημοσιευθήτω διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐκτελεσθήτω ὡς νόμος τοῦ Κράτους.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 1 Ἰουλίου 1977

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΣΑΤΣΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ — **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΤΣΙΟΣ**

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ — **ΑΛΕΞ. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ**

Ἐθεωρήθη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 5 Ἰουλίου 1977

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΑΚΗΣ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(2)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 574

Περὶ κυρώσεως Πίνακος Ἐκτάκτου Κρίσεως πρὸς πλήρωσιν κενῆς θέσεως Ἀναθεωρητοῦ Β' Τάξεως (Ὑποστρατήγου).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει:

α. Τὰ ἄρθρα 30, 38 καὶ 39 τοῦ Ν.Δ. 178/69 «περὶ Ἱεραρχίας, προαγωγῶν καὶ τοποθετήσεων τῶν Μονίμων Ἀξιωματικῶν τῶν Ἐνόπλων Δυνάμεων», ὡς ἐτροποποιήθη καὶ συνεπληρώθη μεταγενεστέρως.

β. Τὸν ὑπὸ τοῦ Ἀνωτάτου Συμβουλίου Ἐνόπλων Δυνάμεων ὡς ἁρμοδίου Συμβουλίου Κρίσεως συνταχθέντα Πίνακα Διατηρητέων Ἀναθεωρητῶν Γ' Τάξεως (Ταξιάρχων) δημοσιευθέντος εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 152/3.5.77 (τεῦχος Α').

γ. Τὴν ὑπ' ἀριθ. 1 ἀπόφασιν τῆς 20/1977 Συνεδριάσεως τοῦ Ἀνωτάτου Συμβουλίου Ἐνόπλων Δυνάμεων, ὡς ἁρμοδίου Συμβουλίου Κρίσεως, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Ἐθνικῆς Ἀμύνης Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν:

Κυροῦμεν τὸν ὑπὸ τοῦ Ἀνωτάτου Συμβουλίου Ἐνόπλων Δυνάμεων συνταχθέντα πίνακα Ἐκτάκτου Κρίσεως, πρὸς πλήρωσιν κενῆς θέσεως Ἀναθεωρητοῦ Β' Τάξεως (Ὑποστρατήγου), διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 1 ἀποφάσεώς του τῆς 20/1977 Συνεδριάσεως τούτου, βάσει τῶν ἄρθρων 30, 38 καὶ 39 τοῦ Ν.Δ. 178/69, προακτέου κατ' ἐκλογήν, Ἀναθεωρητοῦ Γ' Τάξεως (Ταξιάρχου).

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῆς Ἐθνικῆς Ἀμύνης Ὑπουργόν, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Προεδρικοῦ Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 6 Ἰουλίου 1977

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΣΑΤΣΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΗΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΒΕΡΩΦ - ΤΟΣΙΤΣΑΣ

(3)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 575

Περὶ συστάσεως Εἰδικοῦ Ἀμίσθου Ὑποθηκοφυλακείου ἐν Ἐρετρίᾳ.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει: 1) Τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ Κανονιστικοῦ Διατάγματος τῆς 19/23 Ἰουλίου 1941 ὡς τοῦτο ἐτροποποιήθη ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 22 παρ. 1 τοῦ Ν. 3680/1957 «περὶ τροποποιήσεως τῶν περὶ Συμβολαιογράφων καὶ

ὑποθηκοφυλάκων διατάξεων κ.λπ.», 2) τὴν ὑπ' ἀριθ. 5 τῆς 3 Μαρτίου 1977 γνωμοδότησιν τῆς Ὁλομελείας τοῦ δικαστηρίου τῶν ἐν Χαλκίδι Πρωτοδικῶν καὶ 3) τὴν ὑπ' ἀριθ. 512 τῆς 19 Μαΐου 1977 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Δικαιοσύνης Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαμεν:

Ἄρθρον μόνον.

Συνιστᾶται Εἰδικὸν Ἄμισθον Ὑποθηκοφυλακεῖον Ἐρετρίας μὲ ἕδραν τὴν Ἐρέτριαν καὶ περιφέρειαν τὴν τοῦ τέως Εἰρηνοδικείου Ἐρετρίας.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῆς Δικαιοσύνης Ὑπουργόν, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 23 Ἰουνίου 1977

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΣΑΤΣΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΑΚΗΣ

(4)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 576

Περὶ ἐπιχορηγήσεως τῆς Χριστιανικῆς Ἑνώσεως Νεανίδων Ἑλλάδος.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει :

1. Τὸ ἄρθρον 1 παρ. 1 καὶ 2 τοῦ Νόμου 338/76 «περὶ οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως Νομικῶν Προσώπων Ἰδιωτικοῦ Δικαίου σκοπούντων τὴν ἐξωσχολικὴν ἀγωγὴν τῆς Νεότητος καὶ ἄλλων τινῶν συναφῶν διατάξεων» (ΦΕΚ 136Α').

2. Τὸ ἐγκριθὲν διὰ τοῦ ἀπὸ 6/28.5.57 Β. Δ/τος (ΦΕΚ 95) Καταστατικὸν τῆς Χριστιανικῆς Ἑνώσεως Νεανίδων Ἑλλάδος (ΧΕΝ Ἑλλάδος) ἐξ οὗ προκύπτει: α) ὅτι ἡ ΧΕΝ Ἑλλάδος ἀποτελεῖ ἵδρυμα ἰδιωτικοῦ δικαίου συσταθὲν καὶ λειτουργοῦν κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 108 - 110 καὶ 112 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος καὶ τοῦ ὡς ἄνω Καταστατικοῦ, β) ὅτι κατὰ τὸ ἄρθρον 3 τοῦ αὐτοῦ Καταστατικοῦ τὸ Ἵδρυμα βασίζεται εἰς τὴν ἕνωσιν καὶ συνεργασίαν κοριτσιῶν καὶ γυναικῶν αἱ ὁποῖαι ἐπιδιώκουν μὲ χριστιανικὸν πνεῦμα τὴν δημιουργίαν μιᾶς γνησιωτέρας ζωῆς, ποὺ ἐξελίσσεται ἀπεριορίστως καὶ ἀποβλέπει εἰς τὴν παγκόσμιον ἀδελφωσύνην, μελετᾷ προβλήματα ἐθνικοῦ, κοινωνικοῦ καὶ πολιτιστικοῦ περιεχομένου ποὺ ἐφάπτονται τῶν σκοπῶν του, ὀργανώνει καὶ πραγματοποιεῖ τὰς ἐκδηλώσεις καὶ τοὺς σκοπούς του μέσῳ εἰδικῶς ὀργανουμένων ὑπὸ τοῦ Ἱδρύματος προγραμμάτων καὶ τοιούτων ὀργανουμένων ὑπὸ τῶν τοπικῶν ΧΕΝ, τοὺς ὁποίους σκοποὺς προωθεῖ εἰς ὁλονὲν καὶ εὐρύτερα κοινωνικὰ στρώματα, προβάλλει εἰς τὸ ἐξωτερικὸν τὴν γενικωτέραν δρᾶσιν τῆς ΧΕΝ Ἑλλάδος καὶ τῶν Σωμάτων ΧΕΝ, γ) ὅτι τὰ Σωματεῖα ΧΕΝ, κατὰ τὰ οἰκεῖα καταστατικά των, σκοπὸν ἔχουν νὰ βοηθήσουν τὰς νέας γυναῖκας καὶ νεάνιδας ν' ἀντιμετωπίζουν τὰ σύγχρονα προβλήματα, νὰ ἀναπτύξουν ἐθνικὴν καὶ κοινωνικὴν συνείδησιν κ.λπ., (Καταστατικὸν ΧΕΝ Κηφισιᾶς), δ) ὅτι κατὰ τὸ ἄρθρον 4 ἡ ΧΕΝ Ἑλλάδος συνεργάζεται μὲ ὅλα τὰ ἐν Ἑλλάδι Σώματα ΧΕΝ τῶν ὁποίων συντονίζει τὴν δρᾶσιν καὶ τῶν ὁποίων τὰ καταστατικὰ διέπονται ἀπὸ τὰς βασικὰς ἀρχὰς τοῦ Καταστατικοῦ της καὶ ε) ὅτι ἡ Χριστιανικὴ Ἕνωσις Νεανίδων Ἑλλάδος καὶ τὰ τοπικὰ σωματεῖα της ἐπιδιώκουν τὴν πραγματοποίησιν τῶν ὡς ἄνω σκοπῶν των διὰ τῆς ἐφαρμογῆς εὐρυτάτων προγραμμάτων ἐκπαιδευτικοῦ, ἐπιμορφωτικοῦ καὶ ψυχαγωγικοῦ περιεχομένου.

3. Τὴν ὑπ' ἀριθ. 546/1977 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, προτάσει τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐθνικῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων, ἀποφασίζομεν :

Καθορίζομεν ὅτι ἡ Χριστιανικὴ Ἕνωσις Νεανίδων Ἑλλάδος (ΧΕΝΕ) ὡς ἐκ τῆς ἰδιότητός της ὡς νομικοῦ προσώπου ἰδιωτικοῦ δικαίου καὶ τῶν ἀνωτέρω ἐκτιθεμένων σκοπῶν της, ἐμπίπτει εἰς τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου 338/1976 καὶ δύναται νὰ ἐπιχορηγῆται ὑπὸ τοῦ Κράτους διὰ τὴν πραγματοποίησιν καὶ ἀνάπτυξιν — ἔτι πλέον — τῶν σκοπῶν αὐτῶν.

Εἰς τὸν Ὑπουργὸν Ἐθνικῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Προεδρικοῦ Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 27 Ἰουνίου 1977

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΣΑΤΣΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΑΛΛΗΣ

ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

(5)

Περὶ τροποποιήσεως τῆς ἀπὸ 11 Μαΐου 1972 ὑπογραφείσης Συμβάσεως μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ Οἴκου STEYR Αὐστρίας καὶ τοῦ Ἰωάννου Ε. Λαϊνοπούλου διὰ τὴν ἵδρυσιν βιομηχανικοῦ συγκροτήματος κατασκευῆς γεωργικῶν ἑλκυστήρων, φορτηγῶν αὐτοκινήτων κλπ.

ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Ἐν Ἀθήναις σήμερον τὴν εἰκοστὴν τρίτην (23ην) τοῦ μηνὸς Ἰουνίου τοῦ χιλιοστοῦ ἐννεακοσιοστοῦ ἑβδομηκοστοῦ ἑβδόμου (1977) ἔτους ἡμέραν τῆς ἑβδομάδος Πέμπτην μεταξὺ :

1. Ἀφ' ἑνὸς τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, ἐκπροσωπουμένου ἐν προκειμένῳ δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ Ν. 4171/1961, ὡς ἀντικατεστάθη ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ Ν.Δ. 916/1971, ὡς καὶ δυνάμει τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 1 (παρ. 1) τοῦ Ν. 159/1975, ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ Συντονισμοῦ Παναγιώτου Παπαληγούρα, κατοίκου Ἀθηνῶν.

2. Ἀφ' ἑτέρου τῆς ἐν Θεσσαλονίκῃ ἑδρευούσης Ἑταιρείας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «ΣΤΑΓΙΕΡ - ΝΤΑΙΜΛΕΡ - ΠΟΥΧ ΕΛΛΑΣ Ἀνώνυμος Βιομηχανικὴ Ἑταιρεία» (ΣΤΑΓΙΕΡ ΕΛΛΑΣ Α.Β.Ε.) ἐκπροσωπουμένης ἐν προκειμένῳ ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ αὐτῆς DIPL. ING. HUGO LENHARD - BACKHAUS δυνάμει τοῦ ὑπ' ἀριθ. 44 τῆς 23ης Μαΐου 1977 πρακτικοῦ συνεδριάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ταύτης, οὗ κεκυρωμένον ἀντίγραφον ἐπισυνάπτεται εἰς τὴν παροῦσαν, συνεφωνήθησαν, συνωμολογήθησαν καὶ ἐγένοντο, ἀμοιβαίως, ἀποδεκτὰ τὰ εἰς τὰ ἑπόμενα ἄρθρα τῆς παρούσης συμβάσεως ὁριζόμενα, συναινούντων καὶ τῶν ἐκ τρίτου παριστανένων :

α) Τῆς ἐν Βιέννῃ Αὐστρίας ἑδρευούσης Ἀνωνύμου Ἑταιρείας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «STEYR - DAIMLER - PUCH AKTIENGESELLSCHAFT, ἐκπροσωπουμένης νομίμως ὑπὸ τῶν διευθυντῶν αὐτῆς ING. JOHANN LEPPITSCH καὶ DR.ERICH VLCEK, δυνάμει τοῦ συνημμένου ὑπ' ἀριθμ. Β.Ζ. 2322/21.6.1977 πληρεξουσίου ἐγγράφου.

β) τοῦ Ἰωάννου Ε. Λαϊνοπούλου, ἐπιχειρηματίου, κατοίκου Παλαιοῦ Ψυχικοῦ Ἀθηνῶν.

Προοίμιον

Οἱ ὧδε Συμβαλλόμενοι λαβόντες ὑπ' ὄψιν :

1. Τὸ ὑπ' ἀριθμ. 296 ἀπὸ 14-4/11.5.1972 Β.Δ., δημοσιευθὲν εἰς τὸ ὑπ' ἀριθμ. 68 τῆς 11ης Μαΐου 1972 φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως (τεῦχος Α'), «περὶ ἐγκρίσεως εἰσαγωγῆς ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ κεφαλαίων, δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ Ν. Δ. 2687/1953, παρὰ τῆς Αὐστριακῆς Ἑταιρείας «STEYR - DAIMLER - PUCH A.G.», ποσοῦ δολλαρίων Η.Π.Α. ἓξ ἑκατομμυρίων ὀκτακοσίων χιλιάδων ($ 6.800.000) ὑπὸ μορφὴν συναλλάγματος, μηχανημάτων κ.λπ., διὰ τὴν ἵδρυσιν εἰς τὴν βιομηχανικὴν περιοχὴν Θεσσαλονίκης, ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τοῦ Ἰωάννου Ε. Λαϊνοπούλου καὶ ἑτέρων Ἑλλήνων ἢ ἀλλοδαπῶν ἐπενδυτῶν, βιομηχανικοῦ συγκροτήματος κατασκευῆς γεωργικῶν ἑλκυστήρων, φορτηγῶν αὐτοκινήτων, σταθερῶν κινητήρων, μοτοσυκλεττῶν, μοτοποδηλάτων καὶ ποδηλάτων,

συνολικῆς δαπάνης ἐπενδύσεως μετὰ τῶν χρησιμοποιηθησομένων κεφαλαίων ἐσωτερικοῦ ποσοῦ δολλαρίων Η.Π.Α. τριάκοντα τεσσάρων ἑκατομμυρίων (34.000.000).

2. Τὴν ἀπὸ 11 Μαΐου 1972 ὑπογραφεῖσαν Σύμβασιν μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου ἀφ' ἑνὸς καὶ τῆς Αὐστριακῆς Ἑταιρείας «STEYR - DAIMLER - PUCH A.G.» καὶ τοῦ Ἰωάννου Ε. Λαϊνοπούλου, ἀφ' ἑτέρου, δημοσιευθείσης εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 87 τῆς 14ης Ἰουνίου 1972 φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως (τεῦχος Α') περὶ ἐφαρμογῆς ἐπὶ τῆς ἐπενδύσεως ἀξίας τριάκοντα τεσσάρων ἑκατομμυρίων δολλαρίων ($ 34.000.000) περὶ ἧς τὸ ἀνωτέρω ὑπ' ἀριθ. 296/1972 Β.Δ., τῶν εἰδικῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 1 ἕως 5 τοῦ Ν. 4171/1961 ὡς αὗται ἰσχύουν τροποποιηθεῖσαι καὶ συμπληρωθεῖσαι ὑπὸ τοῦ Ν.Δ. 916/1971.

3. Τὸ ὑπ' ἀριθμ. 531 ἀπὸ 26 - 8/11.9.1972 Β.Δ., δημοσιευθὲν εἰς τὸ ὑπ' ἀριθμ. 160 τῆς 11ης Σεπτεμβρίου 1972 φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως (τεῦχος Α'), περὶ ἐγκρίσεως εἰσαγωγῆς ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ κεφαλαίων, δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ Ν.Δ. 2687/1953, παρὰ τοῦ Ἰωάννου Ε. Λαϊνοπούλου, ποσοῦ δολλαρίων Η.Π.Α. πεντακοσίων δέκα χιλιάδων ($ 510.000), διὰ τὴν συμμετοχήν του εἰς τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον τῆς εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ ἀνωτέρω ὑπ' ἀριθμ. 296/1972 Β.Δ. συσταθησομένης Ἀνωνύμου Ἑλληνικῆς Ἑταιρείας.

4. Τὴν ἀπὸ 22 Αὐγούστου 1973 ὑπογραφεῖσαν Σύμβασιν μεταξὺ ἀφ' ἑνὸς τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ ἀφ' ἑτέρου τῆς συσταθείσης δυνάμει τοῦ ὑπ' ἀριθμ. 296/1972 Β.Δ. Ἀνωνύμου Ἑλληνικῆς Ἑταιρείας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «ΣΤΑΓΙΕΡ - ΝΤΑΙΜΛΕΡ - ΠΟΥΧ ΕΛΛΑΣ Ἀνώνυμος Βιομηχανικὴ Ἑταιρεία» (ΣΤΑΓΙΕΡ ΕΛΛΑΣ Α.Β.Ε.) καὶ τῆς Αὐστριακῆς Ἑταιρείας «STEYER - DAIMLER - PUCH AKTIENGESELLSCHAFT» καὶ τοῦ Ἰωάννου Ε. Λαϊνοπούλου, δημοσιευθείσης εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 199 τῆς 1ης Σεπτεμβρίου 1973 φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως (τεῦχος Α'), περὶ μεταβιβάσεως εἰς τὴν συσταθεῖσαν Ἑταιρείαν «ΣΤΑΓΙΕΡ - ΝΤΑΙΜΛΕΡ - ΠΟΥΧ ΕΛΛΑΣ Ἀνώνυμος Βιομηχανικὴ Ἑταιρεία (ΣΤΑΓΙΕΡ ΕΛΛΑΣ Α.Β.Ε.) ἁπάντων τῶν ἐκ τῆς ἀπὸ 11ης Μαΐου 1972 Συμβάσεως ἀπορρεόντων δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων.

5. Τὰς διατάξεις τοῦ Ν. 207/1975 «περὶ ἀναθεωρήσεως ἢ ἀνακλήσεως ἐγκριτικῶν πράξεων καὶ ἀναθεωρήσεως ἢ λύσεως συμβάσεων τῆς δικτατορικῆς περιόδου, πέραν τῶν ὑπὸ τοῦ Νόμου 141/1975 προβλεπομένων».

6. Τὴν ὑπ' ἀριθμ. 54 τῆς 18ης Νοεμβρίου 1975 ἀπόφασιν τῆς Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς ἐξ Ὑπουργῶν, περὶ ἀναθεωρήσεως, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Ν. 207/1975, τῆς ἀπὸ 11 Μαΐου 1972 συμβάσεως μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ Οἴκου STEYR Αὐστρίας καὶ Ι.Ε. Λαϊνοπούλου, διὰ τὴν ἵδρυσιν εἰς τὴν βιομηχανικὴν περιοχὴν Θεσσαλονίκης βιομηχανικοῦ συγκροτήματος παραγωγῆς ἑλκυστήρων, φορτηγῶν αὐτοκινήτων, σταθερῶν κινητήρων, μοτοσυκλεττῶν, μοτοποδηλάτων καὶ ποδηλάτων.

7. Τὸ κατ' ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως 6 τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ ὡς ἄνω Ν. 207/1975 συνταχθὲν καὶ ὑπογραφὲν τὴν 7ην Ἰουλίου 1976 πρακτικόν, περὶ μὴ ἀναθεωρήσεως τῆς ἀπὸ 11 Μαΐου 1972 συμβάσεως.

8. Τὴν ὑπ' ἀριθ. 265/37ης Συνεδριάσεως τῆς 8ης Ἰουλίου 1976 ἀπόφασιν τῆς Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς ἐξ Ὑπουργῶν, περὶ ἀποδοχῆς τοῦ πορίσματος τῶν συζητήσεων τῆς συσταθείσης Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς ἀναθεωρήσεως τῶν ὅρων πραγματοποιήσεως τῆς ἐπενδύσεως STEYR.

9. Τὸ ἀπὸ 14 Σεπτεμβρίου 1976 πρακτικὸν τῶν ἀντιπροσωπειῶν τῶν Κυβερνήσεων Αὐστρίας καὶ Ἑλλάδος.

10. Τὴν ἀπὸ 14 Σεπτεμβρίου 1976 αἴτησιν τῆς Ἑταιρείας «ΣΤΑΓΙΕΡ - ΝΤΑΙΜΛΕΡ - ΠΟΥΧ ΕΛΛΑΣ Α.Β.Ε.» ὡς καὶ τὴν ἀπὸ 23 Σεπτεμβρίου 1976 κοινὴν αἴτησιν τῆς Αὐστριακῆς Ἑταιρείας «STEYR - DAIMLER - PUCH A.G.», τῆς Ἑλληνικῆς Ἑταιρείας «ΣΤΑΓΙΕΡ - ΝΤΑΙΜΛΕΡ - ΠΟΥΧ - ΕΛΛΑΣ Α.Β.Ε.» καὶ τοῦ Ἰωάννου Ε. Λαϊνοπούλου, περὶ παρατάσεως ἐπὶ δύο (2) ἔτη τῆς προθεσμίας πραγματοποιήσεως τῆς ἐπενδύσεως περὶ ἧς ἡ ἀπὸ 11 Μαΐου 1972 Σύμβασις ὡς καὶ ἄρσεως τῆς ὑποχρεώσεως παραγωγῆς διτρόχων, ἄνευ μειώσεως τῆς συνολικῆς δαπάνης τῆς ἐπενδύσεως.

11. Τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 1 ἕως 5 τοῦ Ν. 4171/1961 «περὶ λήψεως γενικῶν μέτρων διὰ τὴν ὑποβοήθησιν τῆς ἀναπτύξεως τῆς Οἰκονομίας τῆς Χώρας» ὡς αὗται ἐτροποποιήθησαν ὑπὸ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 1 ἕως 5 τοῦ Ν.Δ. 916/1971 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ Ν. 4171/1961».

12. Τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ Ν.Δ. 1078/1971 «περὶ λήψεως φορολογικῶν καὶ ἄλλων τινῶν μέτρων πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς Περιφερειακῆς ἀναπτύξεως».

13. Τὴν διάταξιν τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ Ν. 159/1975 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ Ν. 4171/1961 καὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων».

14. Τὴν ἀπὸ 28 Σεπτεμβρίου 1976 σύμφωνον διὰ τὴν κατάρτισιν τῆς παρούσης Συμβάσεως γνωμοδότησιν τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ Ν.Δ. 2687/1953 (παρ. 3 τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ Ν. 4171/1961 ὡς ἀντικατεστάθη ὑπὸ τῆς παρ. 2 τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ Ν.Δ. 916/1971).

15. Τὸ ὑπ' ἀριθ. 126 ἀπὸ 11/12.2.1977 Π.Δ., δημοσιευθὲν εἰς τὸ ὑπ' ἀριθμ. 40 τῆς 12ης Φεβρουαρίου 1977 φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως (τεῦχος Α') περὶ τροποποιήσεως τοῦ ὑπ' ἀριθ. 296/1972 Β.Δ. ὡς τοῦτο συνεπληρώθη διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 531/1972 ὁμοίου, ἐπὶ τῷ τέλει ἀφ' ἑνὸς μὲν ἀπαλλαγῆς τῆς Ἑταιρείας «ΣΤΑΓΙΕΡ - ΝΤΑΙΜΛΕΡ - ΠΟΥΧ ΕΛΛΑΣ Α.Β.Ε.» ἐκ τῆς ἐν αὐτῷ ἀναφερομένης ὑποχρεώσεως κατασκευῆς διτρόχων ὀχημάτων (μοτοσυκλεττῶν, μοτοποδηλάτων, καὶ ποδηλάτων ὡς καὶ ἐξαρτημάτων, στοιχείων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν) ὡς καὶ παρατάσεως ἐπὶ δύο (2) ἔτη ἐνίων προθεσμιῶν αὐτοῦ, ἀφ' ἑτέρου δὲ εἰσαγωγῆς συμπληρωματικῶς ποσοῦ δολλαρίων Η.Π.Α. τριῶν ἑκατομμυρίων πεντακοσίων ὀγδοήκοντα τεσσάρων χιλιάδων ($ 3.584.000), πλέον εἴκοσιν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (20%), παρὰ τῆς Αὐστριακῆς Ἑταιρείας «STEYER - DAIMLER - PUCH A.G.» καὶ τοῦ Ἰωάννου Ε. Λαϊνοπούλου, διὰ τὴν αὔξησιν τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου τῆς Ἑταιρείας «ΣΤΑΓΙΕΡ - ΝΤΑΙΜΛΕΡ - ΠΟΥΧ ΕΛΛΑΣ Α.Β.Ε.» συμφωνοῦν εἰς τὴν τροποποίησιν τῆς ἀπὸ 11 Μαΐου 1972 Συμβάσεως ὡς αὕτη συνεπληρώθη διὰ τῆς ἀπὸ 22 Αὐγούστου 1973 ὁμοίας, ὡς ἀκολούθως:

Ἄρθρον 1.

1. Εἰς τὴν παράγραφον 1 τοῦ ἄρθρου 2 τῆς ἀπὸ 11 Μαΐου 1972 Συμβάσεως καὶ μετὰ τὰς λέξεις «ἐντὸς τῆς προθεσμίας τῆς ὁριζομένης ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ ὑπ' ἀριθ. 296/1972 Β.Δ.» προστίθενται αἱ λέξεις «ὡς αὕτη παρετάθη ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 1 (παρ. 3) τοῦ ὑπ' ἀριθμὸν 126 ἀπὸ 11/12.2.1977 Προεδρικοῦ Διατάγματος».

2. Αἱ προθεσμίαι αἱ καθοριζόμεναι εἰς τὰ προσηρτημένα εἰς τὴν ἀπὸ 11 Μαΐου 1972 Σύμβασιν, δυνάμει τοῦ ἄρθρου 7 αὐτῆς, παραρτήματα I, II, III, IV καὶ V, παρατείνονται ἐπὶ διετίαν.

Ἄρθρον 2.

Τὰ ἐν παραγράφῳ 1 τοῦ ἄρθρου 7 τῆς ἀπὸ 11 Μαΐου 1972 Συμβάσεως ἀναφερόμενα ὡς προσηρτημένα αὐτῆς παραρτήματα ὑπὸ στοιχεῖα VI καὶ VII ἀπαλείφονται.

Ἄρθρον 3.

Αἱ μὴ ἀπαλειφόμεναι ἢ τροποποιούμεναι διὰ τῆς παρούσης διατάξεις τῆς ἀπὸ 11 Μαΐου 1972 Συμβάσεως, ὡς αὕτη συνεπληρώθη διὰ τῆς ἀπὸ 22 Αὐγούστου 1973 ὁμοίας, διατηροῦνται ἐν ἰσχύϊ.

Ἄρθρον 4.

1. Ἡ παροῦσα Σύμβασις συνετάγη εἰς τρία (3) ἀντίτυπα, ὑπογραφέντα ὡς κάτωθι ὑπὸ τῶν συμβαλλομένων, ἑκάστου τῶν μερῶν ἀναγνωρίζοντος ὅτι ἔλαβεν ἀνὰ ἓν πρωτότυπον τῆς παρούσης.

2. Ἡ παροῦσα Σύμβασις τίθεται ἐν ἰσχύι ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς της εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Οἱ Συμβαλλόμενοι
Διὰ τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον
Ὁ Ὑπουργὸς Συντονισμοῦ
ΠΑΝ. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ
Διὰ τὴν Ἑταιρείαν
«ΣΤΑΓΙΕΡ - ΝΤΑΙΜΛΕΡ - ΠΟΥΧ ΕΛΛΑΣ Α.Β.Ε.»
LENHARD - BACKHAUS
Διὰ τὴν Αὐστριακὴν Ἑταιρείαν
«STEYER - DAIMLER - PUCH AKTIENGESELLSCHAFT»
JOHANN LEPPITSCH
ERICH VLCEK
ΙΩΑΝΝΗΣ Ε. ΛΑΪΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

(6)

Περὶ ἐγκρίσεως ἱδρύσεως καὶ λειτουργίας δύο ἀνταλλακτηρίων συναλλάγματος τῆς Τραπέζης Πίστεως εἰς περιοχὴν Ἀττικῆς.

Ἔγγραφον τῆς ἀνωτέρω Τραπέζης ἀπὸ 28.3.77 (Ν.Ε. 2218).

Ἀπόσπασμα Πρακτικῶν τῆς ὑπ' ἀριθ. 202/3.6.77 συνεδριάσεως τῆς Ὑποεπιτροπῆς Δανείων καὶ Συναλλάγματος.

ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ἡ Ὑποεπιτροπὴ Δανείων καὶ Συναλλάγματος, λαβοῦσα ὑπ' ὄψιν :

α) τὸ ἀπὸ 28.3.77 ἔγγραφον τῆς Τραπέζης Πίστεως «περὶ ἱδρύσεως καὶ λειτουργίας ἀνταλλακτηρίων» της :

1. ἐντὸς τοῦ ὑπὸ ἀνέγερσιν ἐπὶ τῆς Λεωφόρου Κηφισίας 43 ξενοδοχείου «PRESIDENT HOTEL»,

2. ἐντὸς τοῦ εἰς Καβούριον ξενοδοχείου «APOLLON PALACE» καὶ

3. εἰς τὴν νῆσον Ρόδον,

β) τὴν διάταξιν τῆς παραγράφου 4 τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Α.Ν. 1665/1951 «περὶ λειτουργίας καὶ ἐλέγχου Τραπεζῶν», ἀπεφάσισε τὰ κάτωθι :

Ἐγκρίνει τὴν ὑπὸ τῆς Τραπέζης Πίστεως ἵδρυσιν καὶ λειτουργίαν τῶν κάτωθι μόνον ἀνταλλακτηρίων συναλλάγματος :

α) ἐντὸς τοῦ ὑπὸ ἀνέγερσιν ἐπὶ τῆς Λεωφόρου Κηφισίας 43, ξενοδοχείου «PRESIDENT HOTEL» καὶ

β) ἐντὸς τοῦ εἰς Καβούριον Ἀττικῆς ξενοδοχείου «APOLLON PALACE».

2. Τὰ ἀνωτέρω ἀνταλλακτήρια θὰ ἐξαρτῶνται λογιστικῶς ἐκ τοῦ Κεντρικοῦ Καταστήματος τῆς Τραπέζης Πίστεως, αἱ δὲ ἐργασίαι των θὰ περιορίζονται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ πώλησιν συναλλάγματος καὶ ξένων τραπεζογραμματίων, κατὰ τὰ εἰδικώτερον ὁριζόμενα εἰς τὴν ὑπ' ἀριθ. 85/7/14.7.75 (παρ. 1, ἐδάφ. 1) ἀπόφασιν τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς.

3. Ἡ παρακολούθησις τῆς ἱδρύσεως καὶ ἡ ρύθμισις τῶν λεπτομερειῶν τῆς λειτουργίας, τῶν ὡς ἄνω ἀνταλλακτηρίων, ὡς καὶ ἡ ἄσκησις τῶν ἀπαραιτήτων ἐπ' αὐτῶν ἐλέγχων διὰ τὴν ὀρθὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης ἀποφάσεως ἀνατίθενται εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος.

Ἡ παροῦσα ἀπόφασις δημοσιευθήσεται εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (τεῦχος Α'), συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 12 τοῦ Α.Ν. 1665/51 «περὶ λειτουργίας καὶ ἐλέγχου Τραπεζῶν».

Ἐν Ἀθήναις τῇ 25 Ἰουνίου 1977

Ὁ Διευθυντὴς
ΜΙΧ. Ν. ΚΥΡΙΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΚ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ